

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
29. September 2005 (29.09.2005)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2005/090108 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: **B60K 6/04**

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2005/050926

(22) Internationales Anmeldedatum:
2. März 2005 (02.03.2005)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
10 2004 012 767.0 15. März 2004 (15.03.2004) DE

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von
US): **DEERE & COMPANY** [DE/US]; One John Deere
Place, Moline, IL 61265-8098 (US).

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): **TARASINSKI, Nicolai**
[DE/DE]; Gotthilf-Salzmänn-Str. 60, 67227 Frankenthal

(DE) **GUGEL, Rainer** [DE/DE]; Feldbergstr. 27, 68163
Mannheim (DE).

(74) Anwälte: **HOLST, Soenke** usw.; Deere & Company,
European Office, Patent Department, Steubenstr. 36-42,
68163 Mannheim (DE).

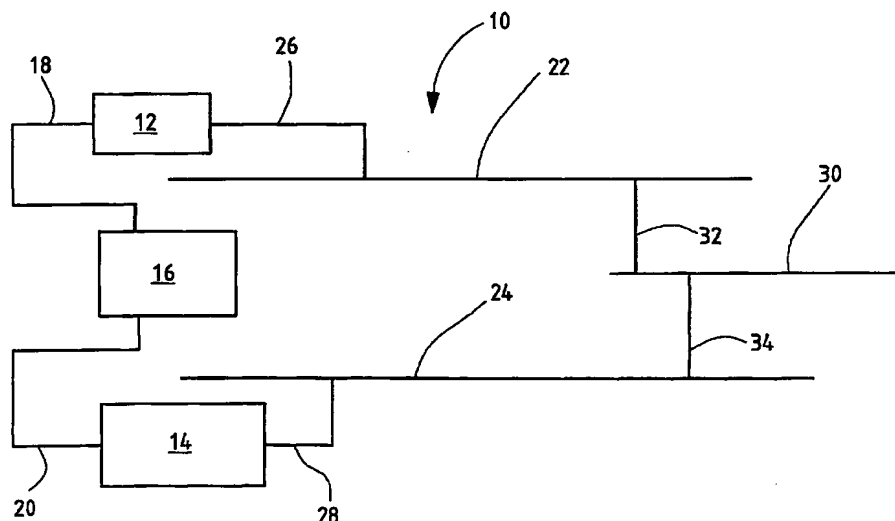
(81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL,
AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH,
CN, CO, CR, CU, CZ, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI,
GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE,
KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD,
MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG,
PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, SY, TJ,
TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA,
ZM, ZW.

(84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW,

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: DRIVE SYSTEM FOR A VEHICLE

(54) Bezeichnung: ANTRIEBSSYSTEM FÜR EIN FAHRZEUG



(57) Abstract: The invention relates to a drive system for a vehicle, in particular, for an agricultural or industrial commercial vehicle. The drive system (10) comprises a first and a second drive module (12, 14), a first and a second branch (22, 24), at least one controller (16) and at least one output interface (30). The first drive module (12) may be switched to the first branch (22). The second drive module (14) may be switched to the second branch (24). The first branch (22) and/or the second branch (24) is(are) reversibly connectable to the output interface (30). The drive modules (12, 14) may be controlled with at least one controller (16) such that the drive modules (12, 14) can provide a step-free and independent given power. Said drive system comprises a greater range than conventionally available and at least substantially avoids inconvenient switching processes.

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 2005/090108 A1



GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

— vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche geltenden Frist; Veröffentlichung wird wiederholt, falls Änderungen eintreffen

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

(57) Zusammenfassung: Die vorliegende Erfindung betrifft ein Antriebssystem für ein Fahrzeug, insbesondere für ein landwirtschaftliches oder industrielles Nutzfahrzeug. Das Antriebssystem (10) umfasst eine erste und eine zweite Antriebsbaugruppe (12, 14), einen ersten und einen zweiten Zweig (22, 24), mindestens eine Steuereinheit (16) und mindestens eine Ausgangsschnittstelle (30). Die erste Antriebsbaugruppe (12) ist dem ersten Zweig (22) zuschaltbar. Die zweite Antriebsbaugruppe (14) ist dem zweiten Zweig (24) zuschaltbar. Der erste Zweig (22) und/oder der zweite Zweig (24) ist bzw. sind mit der Ausgangsschnittstelle (30) reversibel verbindbar. Die Antriebsbaugruppen (12, 14) sind mit mindestens einer Steuereinheit (16) derart ansteuerbar, dass die Antriebsbaugruppen (12, 14) stufenlos und unabhängig voneinander eine vorgebbare Leistung abgeben können. Das erfindungsgemäße Antriebssystem weist eine gegenüber dem Stand der Technik erweiterte Spreizung auf und vermeidet unkomfortable Scheitervorgänge zumindest weitgehend.